



# भारत का राजपत्र

## The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग II—खण्ड 3—उप-खण्ड (i)

PART II—Section 3—Sub-section (i)

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 550]

नई दिल्ली, बुधवार, सितम्बर 23, 2009/आश्विन 1, 1931

No. 550]

NEW DELHI, WEDNESDAY, SEPTEMBER 23, 2009/ASVINA 1, 1931

महानिदेशक (रक्षोपाय)

अधिसूचना

नई दिल्ली, 23 सितम्बर, 2009

**विषय:- चीन जनवादी गणराज्य से मध्यम एवं भारी वाणिज्यिक वाहनों के फ्रंट एक्सल बीम, स्टियरिंग नकल एवं क्रैंकशाफ्ट के भारत में आयातों से संबंधित रक्षोपाय जांच-अंतिम जांच परिणाम ।**

सा.का.नि. 693(अ).—सीमाशुल्क टैरिफ अधिनियम, 1975 एवं उसके तहत बनाए गए सीमाशुल्क टैरिफ (संक्रमणकालीन उत्पाद विशिष्ट रक्षोपाय शुल्क) नियम, 2002 को ध्यान में रखते हुए;

### क. प्रक्रिया

1. चीन के मूल के अथवा वहां से निर्यातित फ्रंट एक्सल बीम, स्टियरिंग नकल्स (जिसे एक्सल आर्म अथवा स्टब एक्सल भी कहा जाता है), तथा क्रैंकशाफ्ट, चाहे फोर्ज्ड हो अथवा यंत्रीकृत, के वर्धित आयातों पर रक्षोपाय शुल्क लगाने के लिए सीमाशुल्क टैरिफ (संक्रमणकालीन उत्पाद विशिष्ट रक्षोपाय शुल्क) नियम, 2002 के नियम 5 के अंतर्गत मेसर्स भारत फोर्ज लिमिटेड, मुधावा, पुणे-411 036 द्वारा मेरे समक्ष एक आवेदन प्रस्तुत किया गया था, ताकि चीन जनवादी गणराज्य से हुए वर्धित आयातों के कारण हुए बाजार विघटन अथवा उसके खतरे से फ्रंट एक्सल बीम स्टियरिंग नकल्स तथा क्रैंकशाफ्ट, चाहे फोर्ज्ड हो अथवा यंत्रीकृत, के घरेलू उत्पादकों का संरक्षण किया जा सके। इस बात से संतुष्ट होकर कि नियम 5 की अपेक्षाओं को पूरा कर लिया गया है, मध्यम तथा भारी वाणिज्यिक वाहनों के फ्रंट एक्सल बीम स्टियरिंग नकल्स तथा क्रैंकशाफ्ट (जिन्हें एतदपश्चात् "उक्त उत्पाद" कहा गया है) के भारत में आयातों के संबंध में रक्षोपाय जांच की शुरुआत की सूचना दिनांक 2 अप्रैल, 2009 को जारी की गई थी, जिसे उसी दिन भारत के राजपत्र, असाधारण में प्रकाशित किया गया था। इस सूचना की एक-एक प्रति निम्नानुसार सभी ज्ञात हितबद्ध पक्षकारों को भिजवाई गई थी :-

2. सूचना की एक प्रति चीन जनवादी गणराज्य की सरकार को नई दिल्ली स्थित उसके दूतावास के माध्यम से भिजवाई गई थी। जांच शुरुआत सूचना की एक-एक प्रति नीचे सूचीबद्ध सभी ज्ञात हितबद्ध पक्षकारों को भी भिजवाई गई थी :-

**घरेलू उत्पादक**

क. मैसर्स भारत फोर्ज लिमिटेड मुधावा, पुणे-411036

**निर्यातक**

क. हुबेई ट्राई-रिंग फोर्जिंग कंपनी,  
34, चेंगुआन झेनहोऊ रोड,  
गुचेंग काउण्टी, हुबेई प्रांत, चीन

ख. हुबेई ट्राई-रिंग फोर्जिंग कंपनी,  
नं. 8, जुयांग रोड,  
गुचेंग काउण्टी,  
जियांगफान, हुबेई प्रांत,  
चीन

ग. टियानरन क्रैंकशाफ्ट कं. लि.,  
नं. 5, हेनशान रोड,  
वानडेंग सिटी,  
शेंगडांग प्रांत,  
चीन जन.गण.

घ. हुबेई ट्राई रिंग मोटर स्टियरिंग  
175, यंग एन एवेन्यू,  
जियाननिंग  
हुबई  
चीन

**आयातक**

क. अशोक लेलैण्ड लि.  
19, राजाजी सलै,  
चेन्नै-600001

ख. टाटा मोटर्स,  
बॉम्बे हाऊस,  
24, होमी मोदी स्ट्रीट,  
मुंबई-400001

ग. एशिया मोटर वर्क्स लि.  
सी-25, लक्ष्मी टावर्स,  
ए 602, छठा तल,

बान्ना कुर्मा कॉम्प्लेक्स,  
बान्ना (पूर्व)  
मुंबई-400051

घ. सोसायटी ऑफ आटोमोबाइल मैनुफैक्चरर्स,  
कॉर-4 बी, पांचवां तल, इंडिया हैबिटेट सेन्टर,  
लोदी रोड,  
नई दिल्ली-110003

3. सभी ज्ञात घरेलू उत्पादकों और आयातकों व निर्यातकों को उसी दिन प्रश्नावलिया भी भिजवाई गई थीं और उनसे 30 दिनों के भीतर उत्तर प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था।

4. हितबद्ध पक्षकारों के सभी अनुरोधों एवं समयावधि बढ़ाने संबंधी अनुरोध पर विचार किया गया था और इस जांच के औचित्य को ध्यान में रखते हुए इन अनुरोधों को स्वीकार कर लिया गया था।

5. आवेदक ने अनंतिम रक्षोपाय शुल्क लगाने का अनुरोध किया था और क्रैकशाफ्ट के मामले में महत्वपूर्ण परिस्थितियों से संबंधित साक्ष्य प्रस्तुत किए थे और इस प्रकार क्रैकशाफ्ट के मामले में प्राथमिक जांच परिणाम पर विचार किया गया था। दिनांक 11.06.2002 की अधिसूचना सं. 34/2002-एनटी-सी.शु. द्वारा जारी सीमाशुल्क टैरिफ (संक्रमणकालीन उत्पाद विशिष्ट रक्षोपाय शुल्क), नियम, 2002 के नियम 9 के अनुसार तत्काल रक्षोपाय उपायों के अधिशेष की आवश्यकता की जांच की गई, जिसमें निर्धारित किया गया है कि मलेशिया द्वारा जांच संबंधी कार्यवाही शीघ्रता से की जाएगी और महत्वपूर्ण मामलों में वह गंभीर क्षति अथवा गंभीर क्षति के खतरे के संबंध में प्राथमिक जांच परिणाम दर्ज करेंगे। उपर्युक्त के आधार पर दिनांक 8 अप्रैल, 2009 को प्राथमिक जांच परिणाम जारी किए गए थे, जिनमें मध्यम तथा भारी वाणिज्यिक वाहनों के क्रैकशाफ्ट का आयात चीन जनवादी गणराज्य से किए जाने पर यथामूल्य 20% की दर से रक्षोपाय शुल्क की संस्तुति की गई थी। तथापि, कोई अनंतिम रक्षोपाय शुल्क नहीं लगाया गया था।

6. एक सार्वजनिक सुनवाई का आयोजन दिनांक 4 अगस्त, 2009 को किया गया था, जिसकी सूचना 20 जुलाई, 2009 को भिजवाई गई थी। सभी हितबद्ध पक्षकारों, जिन्होंने सार्वजनिक सुनवाई में भाग लिया था, से सीमाशुल्क टैरिफ (संक्रमणकालीन उत्पाद विशिष्ट रक्षोपाय शुल्क) नियम, 2002 के नियम 6 के उप नियम (6) के अनुसरण में, मौखिक रूप से व्यक्त विचारों को लिखित निवेदन के रूप में प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया। एक हितबद्ध पक्षकार द्वारा प्रस्तुत लिखित निवेदन की प्रति अन्य सभी हितबद्ध पक्षकारों को उपलब्ध कराई गई। हितबद्ध पक्षकारों द्वारा व्यक्त सभी विचारों, चाहे वे

लिखित निवेदन हो अथवा उत्तरस्वरूप; का उचित निर्धारण करते समय ध्यान रखा गया है।

7. घरेलू उत्पादकों द्वारा अपने उत्पादन, बिक्री, लागत एवं कीमतों, लाभ एवं क्षति संबंधी अन्य मानदंडों के बारे में प्रस्तुत सूचना का सत्यापन उचित समझी गई सीमा तक घरेलू उत्पादकों के संयंत्रों के मौके पर जाकर किए गए निरीक्षणों द्वारा किया गया। सत्यापन रिपोर्ट का अगोपनीय पाठ सार्वजनिक फाइल में रखा गया है।

### भारत के घरेलू उत्पादकों के विचार

8. मेसर्स भारत फोर्ज लि., मुंधावा, पुणे-411 036 द्वारा अभ्यावेदित घरेलू उत्पादकों ने निम्नलिखित निवेदन किए हैं :-

9. विचाराधीन उत्पादों की सूची निम्नानुसार है :-

मध्यम एवं भारी वाणिज्यिक वाहनों के फ्रंट एक्सल बीम	73269099, 73261910, 73261990, 87085000, 87089900
मध्यम एवं भारी वाणिज्यिक वाहनों के स्टीयरिंग नकल्स	73269099, 73261910, 73261990, 87085000, 87089900
मध्यम एवं भारी वाणिज्यिक वाहनों के क्रैंकशाफ्ट	73269099, 73261910, 73261990, 84831099, 84831091, 84831092

10. विगत वर्षों के दौरान चीन जनवादी गणराज्य से आयातों में वृद्धि हुई है, जिसका ब्यौरा निम्नानुसार है :-

उत्पादों के नाम	कुल आयात (मी.ट.)			औसत प्रति माह आयात (मी.ट.)		
	2006-07	2007-08	अप्रैल से दिसंबर 08	2006-07	2007-08	अप्रैल से दिसंबर 08
मध्यम एवं भारी वाणिज्यिक वाहनों के फ्रंट एक्सल बीम	0	222	2002	0	19	429
मध्यम एवं भारी वाणिज्यिक वाहनों के स्टीयरिंग नकल्स	0	462	762	0	39	178
मध्यम एवं भारी वाणिज्यिक वाहनों के क्रैंकशाफ्ट	0	0	447	0	0	119

11. भारत में उत्पादन के सापेक्ष चीन जनवादी गणराज्य से हुए आयातों में निरपेक्ष रूप से तथा सापेक्ष रूप से वृद्धि हुई है;

12. चीन के बाजार हिस्से में जहां बढ़ोत्तरी हुई है, वहीं घरेलू उद्योग के बाजार हिस्से में गिरावट आई है; और घरेलू उद्योग की बिक्री में उल्लेखनीय गिरावट आई है। यद्यपि चालू वर्ष के दौरान घरेलू खपत में गिरावट आई है, तथापि बिक्री में आई गिरावट, खपत में आई गिरावट की तुलना में अत्यधिक गैर अनुपातिक है; जो घरेलू उद्योग और समस्त भारतीय उत्पादकों के बाजार हिस्से में आई गिरावट से स्पष्ट है।

13. समस्त भारतीय उत्पादकों के बाजार हिस्से में जहां गिरावट आई है, वहीं चीन से हुए आयातों के बाजार हिस्से में वृद्धि हुई है।

14. घरेलू उद्योग की बिक्री में निरपेक्ष रूप से गिरावट आई है और घरेलू मांग में हुई बढ़ोत्तरी पर चीन के आयातों ने कब्जा कर लिया है।

15. उक्त उत्पादों की उत्पाद लाइनों का उपयोग उक्त उत्पादों से इतर उत्पादों का विनिर्माण करने में किया जा सकता है। अतः उत्पाद विशिष्ट विनिर्माण क्षमता पर विचार करने के स्थान पर उत्पादन लाइनों के उपयोग के घंटों को क्षमता उपयोग का सूचक माना जा सकता है। इस पद्धति से परिकलित क्षमता उपयोग में तेजी से गिरावट दर्ज की गई है।

16. बिक्री की मात्रा में आई गिरावट और इसके कारण उत्पादन तथा क्षमता उपयोग में आई गिरावट की वजह से लाभ, निवेश से आय और नकद प्रवाह में अत्यधिक गिरावट आई है। चाहे निविष्टि लागत में परिवर्तन के परिणामस्वरूप आवेदक कीमतों में बदलाव करने में समर्थ रहा हो, परंतु गंवाई गई मात्रा के कारण घरेलू उद्योग के लाभ में अत्यधिक कमी आई है।

17. आवेदक को बाजार विघटन के खतरे तथा बाजार विघटन का सामना करना पड़ा है। बाजार विघटन का खतरा और बाजार विघटन अक्टूबर-दिसंबर, 2008 तिमाही के दौरान देखा गया था। वर्धित आयात घरेलू प्रमुख कारक हैं, जो घरेलू उत्पादकों को प्रभावित कर रहे हैं। पाटन अथवा सब्सिडी प्राप्त कीमतों के आधार पर क्षति को शामिल करने के उद्देश्य से फ्रंट एक्सल बीम, स्टियरिंग नकल्स तथा क्रैंकशाफ्ट हेतु पाटनरोधी एवं संबद्ध शुल्क से संबंधित निर्दिष्ट प्राधिकारी के समक्ष एक आवेदन प्रस्तुत किया गया है। तथापि, जैसा कि दिनांक 8 दिसंबर, 2008 की जांच शुरुआत अधिसूचना से जाहिर है, निर्दिष्ट प्राधिकारी ने केवल फ्रंट एक्सल बीम तथा स्टियरिंग नकल्स को ही जांच हेतु उपयुक्त पाया था। आवेदकों ने क्षति के निवारण का अनुरोध किया है जो पाटन तथा सब्सिडी से इतर कारकों की वजह से हुई है। अन्य शब्दों में, निवारण का अनुरोध क्षति के संबंध में किया गया है, जो वर्धित आयातों के कारण हुई है। क्रैंकशाफ्ट के मामले में

कोई पाटनरोधी जांच नहीं की जा रही है, अतः क्षति केवल वर्धित आयातों के कारण हुई है।

18. बाजार विघटन तथा बाजार विघटन का खतरा भारत में उत्पादन/खपत के सापेक्ष आयातों में हुई अत्यधिक वृद्धि से सिद्ध होता है, जिसमें अक्टूबर-दिसंबर, 08 के दौरान वृद्धि हुई। यद्यपि वैश्विक मंदी के परिणामस्वरूप आटोमोबाइल क्षेत्र में विचाराधीन उत्पाद की मांग में गिरावट आई है, तथापि चीन से हुए आयातों में वृद्धि हुई है। इसके परिणामतः घरेलू उद्योग के उत्पाद की मांग में तेजी से गिरावट आई, जिसके कारण बिक्री की मात्रा तथा उत्पादन व क्षमता उपयोग में अत्यधिक गिरावट आई। वर्धित आयातों के कारण घरेलू उद्योग को उत्पादन क्षमता ठप्प रहने की समस्या का सामना करना पड़ रहा है।

19. वर्धित आयातों और बाजार विघटन के बीच प्रत्यक्ष कारणात्मक संबंध है और वर्धित आयातों के कारण हुआ बाजार विघटन अप्रत्याशित परिस्थितियों के कारण हुआ है।

20. उन्होंने अपने दावों का औचित्य सिद्ध करने के लिए आयात संबंधी आंकड़े, आर्थिक मानदंडों से संबंधित आंकड़े, लागत लेखाकार द्वारा विधिवत प्रमाणित लागत आंकड़े प्रस्तुत किए हैं और चीन से आयातों पर रक्षोपाय शुल्क के अधिरोपण का अनुरोध किया है।

#### चीन की सरकार एवं चाइना चेम्बर ऑफ कॉमर्स फॉर इम्पोर्ट एंड एक्सपोर्ट ऑफ मशीनरी एंड इलेक्ट्रॉनिक प्रॉडक्ट्स के विचार

21. चीन सरकार और चाइना चेम्बर ऑफ कॉमर्स फॉर इम्पोर्ट एंड एक्सपोर्ट ऑफ मशीनरी एंड इलेक्ट्रॉनिक प्रॉडक्ट्स ने निम्नानुसार निवेदन किया है :-

22. भारत में चीन से एफएबी, एसके तथा सीआरके के आयातों में तेजी से वृद्धि नहीं हुई है। आवेदक द्वारा चयनित आंकड़ों और किए गए विश्लेषण की तुलना का कोई आधार नहीं है। चीन के आयातों की निरपेक्ष मात्रा अत्यंत अल्प है।

23. चीन के आयातों में अक्टूबर, 2008 से गिरावट देखी गई है और इसकी प्रवृत्ति भी गिरावट की है।

24. चीन के आटोमोबाइल पुर्जों का घरेलू बाजार व्यापक है और विदेशों में बाजार का और विकास करने की आवश्यकता नहीं है। चीन के आयातों में निरंतरता नहीं है क्योंकि केवल मेसर्स अशोक लेलैण्ड द्वारा ही आयात किया जा रहा है। यह इस तथ्य से जाहिर है कि चीन के उद्यमों में या तो मंदी आ गयी है अथवा उन्होंने भारत को निर्यात करना बंद कर दिया है।

25. कोई बाजार विघटन नहीं हुआ है क्योंकि आवेदक की लाभप्रदता अच्छी है और वह नई परियोजनाओं में निवेश कर रहा है।

26. क्षति, यदि कोई हुई हो, का कारण वर्धित आयात नहीं है, क्योंकि आवेदक के व्यावसायिक कार्य निष्पादन में गिरावट का महत्वपूर्ण कारण वैश्विक आटोमोबाइल बाजार में आई मंदी है। इसके अलावा, भारतीय आटोमोबाइल बाजार के कार्य निष्पादन में तेजी से गिरावट आई है, जिसने आवेदक के कार्य निष्पादन को भी प्रभावित किया है।

27. भारतीय मुद्रा का अवमूल्यन भी आवेदकों को हुए घाटे का कारण है।

28. कच्चे माल की कीमतों में हुई वृद्धि ने भी आवेदकों के कार्य निष्पादन को प्रभावित किया है।

29. रक्षोपाय उपाय लागू करना भारतीय वाहन विनिर्माताओं के हित में नहीं है, जो बाजार के सिकुड़ने के कारण गंभीर मंदी की चपेट में हैं। भारत फोर्ज लिमिटेड ने बाजार में अपने वर्कस्व की स्थिति का दुरुपयोग किया है और इसी का फायदा उठाते हुए आवेदकों ने कीमतें ऊंची बनाए रखी हैं और भारी मुनाफा कमाया है।

30. चीन के विनिर्माताओं ने कतिपय तकनीकें और प्रौद्योगिकियां अपनाई हैं, जिसके कारण वे कम लागत पर सुदीर्घ सेवाएं दे रहे हैं। रक्षोपाय शुल्क का अधिरोपण भारतीय ऑटो विनिर्माताओं को लागत लाभ से वंचित कर देगा।

31. रक्षोपाय उपाय भारत और चीन के बीच द्विपक्षीय औद्योगिक अनुपूरण के हित में नहीं है।

32. आवेदक एक वृहद पैमाने का उद्योग है जो भारत, एशिया प्रशांत तथा वैश्विक संदर्भ में भी प्रतिष्ठापूर्ण स्थिति में है और उसके सम्मुख न केवल व्यापार प्रतिस्पर्धा है, बल्कि आवेदक और चीन के उद्यमों के बीच निवेश तथा अन्य रूप में किया गया सहयोग भी है। सीसीएमई का अभिमत है कि भारत और चीन के आटोमोबाइल एवं इसके पुर्जों संबंधी उद्योग व्यापार सहयोग के क्षेत्र में उज्ज्वल भविष्य तथा व्यापक आधार है। अतः सीसीएमई को आशा है कि भारतीय पक्ष चीन तथा भारतीय आर्थिक एवं व्यापार सहयोग की समग्र वैचारिक स्थिति को ध्यान में रखते हुए दोनों पक्षों के बीच सहयोग की नींव को व्यापक बनाएगा।

### चीन के निर्यातकों के विचार

33. टियानरन क्रेकशाफ्ट कंपनी लि., हुबेई ट्राई रिंग ऑटो एक्सल कं. लि., हुबेई ट्राई-रिंग कोरिंग कंपनी लि. सहित चीन के निर्यातकों ने निम्नलिखित निवेदन किए हैं :-

34. कोई अप्रत्याशित घटनाक्रम नहीं हुआ है ।

35. रक्षोपाय उपाय तभी लागू किया जा सकता है जब आयातों में वृद्धि गैट के अनुच्छेद XIX:1 (क) के अनुसार टैरिफ रियायतों सहित डब्ल्यू टी ओ के अंतर्गत की गई वचनबद्धताओं के परिणामस्वरूप हुई हो । भारत ने डब्ल्यू टी ओ के अंतर्गत एच एस एन 7326.90 तथा 7326.19 हेतु कोई वचनबद्धता नहीं की है, अतः शर्तों को पूरा नहीं किया गया है ।

36. अप्रैल, 08 से पूर्व और दिसंबर, 08 के बाद क्रैकशाफ्ट का कोई आयात नहीं किया गया । आवेदक ने दावा किया है कि अप्रैल से दिसंबर, 08 के नौ महीनों के दौरान 447 मी.टन क्रैकशाफ्ट का आयात किया गया ।

37. कोई कारणात्मक संबंधी नहीं है ।

38. घरेलू उद्योग की यह स्वीकार्य स्थिति है कि उनका व्यवसाय वैश्विक मंदी के कारण गंभीर रूप से प्रभावित हुआ है और आटोमोबाइल क्षेत्र पर इसका परिणामी प्रभाव तथा क्षति, यदि कोई हो, मांग में संकुचन के कारण हुई है ।

39. अक्टूबर-दिसंबर, 2008 के दौरान घरेलू एम एंड एच सी वी उत्पादन में "वाई-ओ-वाई" आधार पर 62% की गिरावट आई जबकि समग्र यात्री एवं वाणिज्यिक वाहन उत्पादन में 20% की कमी आई । अमेरिकी तथा यूरोपीय आटोमोबाइल उद्योग में भी इसी प्रकार तेजी से गिरावट देखी गई ।

40. घरेलू उद्योग की वित्तीय स्थिति पर नजर डालने से ज्ञात होगा कि वित्तीय वर्ष, 09 की अंतिम तिमाही के दौरान भी, जब चीन से कोई आयात नहीं किए गए थे, घरेलू उद्योग के उत्पादन, राजस्व आदि में गिरावट आई । इस प्रकार आयातों और लाभ में गिरावट के बीच कोई संबंध नहीं है ।

41. पाटनरोधी एवं संबद्ध शुल्क महानिदेशक द्वारा भी दिनांक 8 दिसंबर, 2008 की अपनी अधिसूचना सं. 14/19/2008-डीजीएडी के माध्यम से उपर्युक्त उत्पादों के कथित पाटन की जांच पहले से की जा रही है । सीमाशुल्क टैरिफ (संक्रमणकाली उत्पाद विशिष्ट रक्षोपाय शुल्क) नियम, 2002 के अनुबंध के पैराग्राफ 1 के अनुसरण में इन उपर्युक्त दो उत्पादों से संबंधित पाटनरोधी जांच समाप्त करने का अनुरोध करते हैं क्योंकि इन दो उत्पादों के संबंध में एक साथ पाटनरोधी जांच की जा रही है ।

42. महानिदेशक के लिए यह बाध्यकारी है कि वर्धित आयातों तथा गंभीर क्षति के बीच कारणात्मक संबंध का निर्धारण करने से पूर्व वह मंदी तथा मांग में संकुचन के प्रभाव का विश्लेषण एवं अलग-अलग अध्ययन करेंगे ।



43. रक्षोपाय शुल्क के अधिरोपण हेतु कोई आधार नहीं है ।

#### अंतिम प्रयोक्ताओं एवं आयातकों के विचार

44. टाटा मोटर्स लि., अशोक लेलैण्ड लि. एवं सोसाइटी ऑफ इंडियन आटोमोबाइल मैनुफैक्चरर्स सहित विभिन्न अंतिम प्रयोक्ताओं एवं आयातकों ने निम्नलिखित मुद्दे प्रस्तुत किए हैं:-

45. कोई अप्रत्याशित घटनाक्रम नहीं हुआ है ।

46. रक्षोपाय उपाय तभी लागू किया जा सकता है जब आयातों में वृद्धि गैट के अनुच्छेद XIX:1 (क) के अनुसार टैरिफ रियायतों सहित डब्ल्यू टी ओ के अंतर्गत की गई वचनबद्धताओं के परिणामस्वरूप हुई हो । भारत ने डब्ल्यू टी ओ के अंतर्गत एच एस एन 7326.90 तथा 7326.19 हेतु कोई वचनबद्धता नहीं की है, अतः इन वस्तुओं से संबंधित जांच समाप्त की जानी चाहिए ।

47. अप्रैल, 08 से पूर्व और दिसंबर, 08 के बाद क्रैंकशाफ्ट का कोई आयात नहीं किया गया है । आवेदक ने दावा किया है कि अप्रैल से दिसंबर, 08 के नौ महीनों के दौरान 447 मी.टन के क्रैंकशाफ्ट का आयात किया गया । तथापि अशोक लेलैण्ड द्वारा प्रश्नावली के उत्तर के माध्यम से यह निवेदन किया गया है कि आयात के वास्तविक आंकड़े महज 330 मी.टन हैं । डब्ल्यू टी ओ पैनल के निर्णय के अनुसार केवल 9 माह की अवधि के आधार पर वर्धित आयातों संबंधी जांच परिणाम केवल एक अनुमान होगा; क्योंकि दिसंबर, 08 के बाद संबद्ध वस्तुओं का कोई आयात नहीं किया गया है ।

48. कोई कारणात्मक संबंध नहीं है । यदि याचिकाकर्ता के आंकड़ों को सही माना जाए तो आंकड़ों से ज्ञात होता है कि 37.5 मी.टन के मासिक औसत आयात के परिणामस्वरूप प्रति माह बिक्री में 368 मी.टन की गिरावट आई है । यह निरर्थक तथा समझ से परे है । इससे यह पर्याप्त रूप से सिद्ध होता है कि कथित बाजार विघटन के प्रमुख कारण कुछ और ही हैं ।

49. घरेलू उद्योग की यह स्वीकार्य स्थिति है कि उनका व्यवसाय वैश्विक मंदी के कारण गंभीर रूप से प्रभावित हुआ है और आटोमोबाइल क्षेत्र पर इसका परिणामी प्रभाव तथा क्षति, यदि कोई हो, मांग में संकुचन के कारण हुई है ।

50. अक्टूबर-दिसंबर, 2008 के दौरान घरेलू एम एंड एच सी वी उत्पादन में "जार्ज-ओ-वार्ड" आधार पर 62% की गिरावट आई जबकि समग्र यात्री एवं वाणिज्यिक वाहन उत्पादन में 20% की कमी आई । अमेरिकी तथा यूरोपीय आटोमोबाइल उद्योग में भी इसी प्रकार तेजी से गिरावट देखी गई ।

51. घरेलू उद्योग की वित्तीय स्थिति पर नजर डालने से ज्ञात होगा कि वित्तीय वर्ष, 09 की अंतिम तिमाही के दौरान भी, जब चीन से कोई आयात नहीं किए गए थे, घरेलू उद्योग के उत्पादन, राजस्व आदि में गिरावट आई। इस प्रकार आयातों और लाभ में गिरावट के बीच कोई संबंध नहीं है।

52. पाटनरोधी एवं संबद्ध शुल्क महानिदेशक द्वारा भी दिनांक 8 दिसंबर, 2008 की अपनी अधिसूचना सं. 14/19/2008-डीजीएडी के माध्यम से उपर्युक्त उत्पादों के कथित पाटन की जांच पहले से की जा रही है। सीमाशुल्क टैरिफ (संक्रमणकाली उत्पाद विशिष्ट रक्षोपाय शुल्क) नियम, 2002 के अनुबंध के पैराग्राफ 1 के अनुसरण में इन उपर्युक्त दो उत्पादों से संबंधित पाटनरोधी जांच समाप्त करने का अनुरोध करते हैं क्योंकि इन दो उत्पादों के संबंध में एक साथ पाटनरोधी जांच की जा रही है।

53. मंदी (टैकिला प्रभाव) तथा मांग में संकुचन के संबंध में पैनेल तथा अपीलिय निकाय की रिपोर्टों के संबंधित उद्धरणों की ओर ध्यान आकृष्ट किया गया है। संक्षेप में इन रिपोर्टों के अनुसार महानिदेशक के लिए यह बाध्यकारी है कि वर्धित आयातों तथा गंभीर क्षति के बीच कारणात्मक संबंध का निर्धारण करने से पूर्व वह मंदी तथा मांग में संकुचन के प्रभाव का विश्लेषण एवं अलग-अलग अध्ययन करेंगे।

54. उपर्युक्त निवेदनों को ध्यान में रखते हुए यह जांच समाप्त की जानी चाहिए।

#### जांच परिणाम

55. **घरेलू उद्योग :** यह आवेदन मेसर्स भारत फोर्ज लिमिटेड द्वारा दायर किया गया है। उक्त उपायों के उत्पादन में वर्ष 2006-07, 2007-08, 2008-09 (अप्रैल से दिसंबर, 2008) के दौरान आवेदक का हिस्सा निम्नानुसार (तालिका 1, 2 तथा 3) है :-

#### मध्यम तथा भारी वाणिज्यिक वाहनों के फ्रंट एक्सल बीम:

तालिका 1

उत्पादकों के नाम	2006-07	2007-08	अप्रैल. से दिसंबर 08
भारत फोर्ज लि.	100%	100%	100%
कुल भारतीय उत्पादन	100%	100%	100%
आवेदक का हिस्सा :	100%	100%	100%

**तालिका 2****आवेदक का हिस्सा: मध्यम तथा भारी वाणिज्यिक वाहनों के स्टियरिंग नकल्स**

उत्पादकों के नाम	2006-07	2007-08	2008-2009 (अप्रैल - दिसंबर 08)
भारत फोर्ज लि.	71.21%	67.51%	73.46%
महिन्द्रा फोर्जिंग लि.	28.45%	23.15%	17.80%
एमटेक ऑटो लि.	0.00%	8.94%	8.28%
हैरिंग क्रैंकशाफ्ट	0.34%	0.39%	0.45%
कुल भारतीय उत्पादन	100%	100%	100%
आवेदक का हिस्सा :	71.21%	67.51%	73.46%

**आवेदक का हिस्सा: भारी एवं वाणिज्यिक वाहनों के क्रैंकशाफ्ट****तालिका 3**

उत्पादकों के नाम	2006-07	2007-08	2008-2009 (अप्रैल - दिसंबर 08)
भारत फोर्ज लि.	98.81%	95.76%	96.66%
शार्डलो इंडिया लि.	1.19%	4.24%	3.33%
कुल भारतीय उत्पादन	100%	100%	100%
आवेदक का हिस्सा :	98.81%	95.76%	96.66%

56. उपर्युक्त तालिकाओं से यह स्पष्ट है कि आवेदक का हिस्सा प्रमुख है और सीमाशुल्क टैरिफ अधिनियम, 1975 की धारा 8 ख की उपधारा (6) के खंड (ख) के अनुसार वह घरेलू उद्योग है ।

57. **शामिल उत्पाद** : आवेदक ने आरोप लगाया है कि चीन जनवादी गणराज्य से उक्त वस्तुओं के भारत में हुए वर्धित आयातों के कारण बाजार विघटन हुआ है और बाजार विघटन का खतरा उत्पन्न हुआ है । यह उत्पाद तालिका 4 के अनुसार सीमाशुल्क टैरिफ अधिनियम, 1975 के अंतर्गत वर्गीकृत है :-

**तालिका 4**

मध्यम एवं भारी वाणिज्यिक वाहनों के फ्रंट एक्सल बीम	73269099, 73261910, 73261990, 87085000, 87089900
मध्यम एवं भारी वाणिज्यिक वाहनों के स्टीयरिंग नकल्स	73269099, 73261910, 73261990, 87085000, 87089900
मध्यम एवं भारी वाणिज्यिक वाहनों के क्रैकशाफ्ट	73269099, 73261910, 73261990, 84831099, 84831091, 84831092

**जांच अवधि**

58. कानून : सीमाशुल्क टैरिफ अधिनियम, 1975, सीमाशुल्क टैरिफ (संक्रमणकालीन विशिष्ट रक्षोपाय शुल्क) नियम, 2002, रक्षोपाय करार अथवा गैट के संबंधित अनुच्छेद XIX में यह विशिष्ट तरीके से परिभाषित नहीं किया गया है कि जांच अवधि कितनी होनी चाहिए। तथापि, जांच अवधि के मुद्दे का विस्तृत विवेचन अर्जेन्टीना फुटवियर से संबंधित पैनल की रिपोर्ट और अर्जेन्टीना फुटवियर से संबंधित अपीलीय निकाय की रिपोर्ट में किया गया है, जिसे नीचे उद्धृत किया गया है :

**"अर्जेन्टीना-फुटवियर के आयातों पर रक्षोपाय उपाय; पैनल की रिपोर्ट"**

8.216 घरेलू उद्योग की स्थिति के विश्लेषण में जांच के दौरान बिन्दु दर बिन्दु तुलना पर लगभग अनन्य निर्भरता के संबंध में हमारी चिन्ताएं वही हैं जिनका उल्लेख "वर्धित आयातों" के विश्लेषण के संबंध में ऊपर किया गया है। यहां हम विशेष रूप से नोट करते हैं कि यदि विश्लेषण में मध्यवर्ती प्रवृत्तियों पर सुव्यवस्थित रूप से विचार न किया जाए और विश्लेषण में शामिल न किया जाए तो निर्दिष्ट प्राधिकारी "सभी संबंधित कारकों" के विश्लेषण की अनुच्छेद 4.2 (क) में उल्लिखित अपेक्षा को पूरा नहीं करते और इसके अलावा, घरेलू उद्योग की स्थिति का पूर्णतः अभिनिश्चयन नहीं हो पाता। उदाहरणार्थ एक उद्योग की स्थिति, जिसके उत्पादन में एक वर्ष भारी गिरावट आती है परंतु उसके बाद क्रमशः सुधार होता है जो यद्यपि शुरूआती स्तर के उत्पादन से कुछ कम स्तर पर है, तो यह स्थिति उस उद्योग की स्थिति से बिल्कुल भिन्न होगी, जिसके उत्पादन में एक विस्तृत अवधि के दौरान निरंतर गिरावट आई है। दोनों मामलों में आद्योपांत विश्लेषण एक समान ही होगा, जबकि वर्ष-दर-वर्ष परिवर्तनों एवं प्रवृत्तियों पर विचार करने पर पूर्णतः विरोधी निष्कर्ष सामने आएंगे।

8.217 हमारा विश्वास है कि जांच अवधि के दौरान क्षति से संबंधित विभिन्न कारकों में हुए परिवर्तनों पर विचार करना यह निर्धारण करने के लिए आवश्यक है कि क्या उस उद्योग को गंभीर क्षति हुई है अथवा उसे गंभीर क्षति होने का खतरा है। यह

अत्यंत असंभव है कि मध्यवर्ती प्रवृत्तियों पर विचार किए बिना आद्योपांत तुलना सभी संबंधित कारकों का यथापेक्षित पूर्ण आकलन प्रस्तुत करेगी ।

### अपीलीय निकाय की रिपोर्ट

नोट 130:

अपनी पैनल रिपोर्ट के पैरा 8.166 के फुटनोट 530 में पैनल यह मानती है कि जब यह कहा जाता है कि "इससे यह इंगित होता प्रतीत होता है कि जांच अवधि का प्रारंभिक बिन्दु चाहे जो हो, इसकी समाप्ति हाल के विगत में होनी चाहिए" (बल दिया गया है), तब वर्तमान काल प्रयुक्त किया जा रहा है । यहां हम पैनल से असहमत हैं । हमारा विश्वास है कि जांच अवधि की समाप्ति न केवल हाल के विगत में होनी चाहिए, बल्कि जांच अवधि हाल ही में व्यतीत अवधि होनी चाहिए ।

59. उपर्युक्त से यह स्पष्ट है कि रक्षोपाय करार अथवा डब्ल्यू टी ओ के संबंधित प्रावधानों में जांच अवधि के संबंध में कोई विशिष्ट दिशा-निर्देश नहीं दिए गए हैं । अपीलीय निकाय रिपोर्ट ने अपने निष्कर्षों में यह स्पष्ट रूप से उल्लेख किया है कि जांच अवधि की समाप्ति न केवल हाल ही में होनी चाहिए, बल्कि जांच अवधि हाल ही में व्यतीत होनी चाहिए । अतः वर्धित आयातों, बाजार विघटन एवं दोनों के बीच कारणात्मक संबंध के निर्धारण के प्रयोजनार्थ आवेदन प्रस्तुत करने के बाद की अवधि को नजरअंदाज नहीं किया जा सकता ।

60. वर्धित आयात : आवेदकों ने चीन जनवादी गणराज्य से उक्त उत्पादों के आयातों के संबंध में अपने आवेदन में दिसंबर तक के आंकड़े प्रस्तुत किए हैं । आयात से संबंधित सूचना निम्नलिखित तालिका में दर्शाई गई है । अन्य हितबद्ध पक्षकारों ने तर्क प्रस्तुत किया है कि जनवरी, 2009 से जुलाई, 2009 तक मध्यम एवं भारी वाहनों के क्रैंकशाफ्ट का आयात नहीं किया गया। घरेलू उद्योग यह सप्रमाण सिद्ध नहीं कर सका कि जनवरी, 2009 से क्रैंकशाफ्ट का आयात किया गया था । तदनुसार यह नोट किया जाता है कि क्रैंकशाफ्ट का आयात अप्रैल से दिसंबर, 2008 के दौरान हुआ था । इससे पूर्व अथवा पश्चात कोई आयात नहीं किया गया था । अतः क्रैंकशाफ्ट का आयात अस्थायी स्वरूप का था । जहां तक मध्यम तथा भारी वाणिज्यिक वाहनों के फ्रंट एक्सल बीम एवं मध्यम तथा भारी वाणिज्यिक वाहनों के स्टियरिंग नकल्स का संबंध है, दिसंबर, 2008 तक इनके आयातों में वृद्धि हुई ।

**तालिका 5**

उत्पादों के नाम	कुल आयात (मी.ट.)			औसत प्रति माह आयात (मी.ट.)		
	2006-07	2007-08	अप्रैल से दिसंबर, 08	2006-07	2007-08	अप्रैल से दिसंबर, 08
मध्यम एवं भारी वाणिज्यिक वाहनों के फ्रंट एक्सल वीम	0	222	2002	0	18	429
मध्यम एवं भारी वाणिज्यिक वाहनों के स्टियरिंग नकल्स	0	462	762	0	39	178
मध्यम एवं भारी वाणिज्यिक वाहनों के क्रैकशाफ्ट	0	0	447	0	0	119

**तालिका 6**

उत्पादों के नाम	आयातों का हिस्सा (%)		
	2006-07	2007-08	अप्रैल से दिसंबर, 08
मध्यम एवं भारी वाणिज्यिक वाहनों के फ्रंट एक्सल वीम	0	1.29	27%
मध्यम एवं भारी वाणिज्यिक वाहनों के स्टियरिंग नकल्स	0	6.14	24%
मध्यम एवं भारी वाणिज्यिक वाहनों के क्रैकशाफ्ट	0	0	5%

**बाजार विघटन**

61. **बिक्री :** मध्यम एवं भारी वाणिज्यिक वाहनों के मामले में घरेलू उद्योग की मासिक औसत बिक्री की मात्रा 2007-08 में 17292 मी.टन से घटकर अप्रैल से दिसंबर, 2008 के दौरान 5583 मी.टन रह गई । इस अवधि के दौरान बिक्री में गिरावट 67.7% की थी ।

62. मध्यम एवं भारी वाणिज्यिक वाहनों के स्टियरिंग नकल्स के मामले में घरेलू उद्योग की बिक्री की मात्रा 2007-08 में 3005 मी. टन से घटकर अप्रैल से दिसंबर, 2008 के दौरान 920 मी.टन रह गई । इस मामले में औसत मासिक बिक्री में गिरावट 59.2% थी।

63. मध्यम एवं भारी वाणिज्यिक वाहनों के क्रैंकशाफ्ट के मामले में घरेलू उद्योग की बिक्री की मात्रा 2007-08 में 15404 मी.टन की तुलना में घटकर अप्रैल से दिसंबर, 2008 के दौरान 916 मी.टन रह गई । इस मामले में औसत मासिक बिक्री में गिरावट 28.66% रही।

**तालिका 7****बिक्री की मात्रा (मी.ट.)**

उत्पादों के नाम	2006-07		2007-08		अप्रैल से दिसंबर, 08	
	वास्तविक	मासित औसत	वास्तविक	मासित औसत	वास्तविक	मासित औसत
मध्यम एवं भारी वाणिज्यिक वाहनों के फ्रंट एक्सल बीम	16572	1381	17292	1441	5583	621
मध्यम एवं भारी वाणिज्यिक वाहनों के स्टियरिंग नकल्स	3112	259	3005	250	920	102
मध्यम एवं भारी वाणिज्यिक वाहनों के क्रैंकशाफ्ट	17285	1440	15404	1284	8242	916

64. **बाजार हिस्सा:** घरेलू उद्योग के बाजार हिस्से में गिरावट आई है, जैसा कि निम्नलिखित तालिका में दर्शाया गया है :-

**तालिका 8**

उत्पादों के नाम	घरेलू उद्योग का बाजार हिस्सा (%)		
	2006-07	2007-08	अप्रैल से दिसंबर, 08
मध्यम एवं भारी वाणिज्यिक वाहनों के फ्रंट एक्सल बीम	100	98.73	73.60
मध्यम एवं भारी वाणिज्यिक वाहनों के स्टियरिंग नकल्स	43.78	39.90	29.27
मध्यम एवं भारी वाणिज्यिक वाहनों के क्रैंकशाफ्ट	98.09	90.97	86.39

65. **उत्पादन :** घरेलू उद्योगों के उत्पादन में भी उल्लेखनीय कमी आई है । फ्रंट एक्सल बीम का मासिक उत्पादन 2007-08 के दौरान 3581 मी.टन के मासिक औसत की तुलना में अप्रैल से दिसंबर, 2008 के दौरान 2166 मी.टन था ।

66. **स्टियरिंग नकल्स** का मासिक उत्पादन 2007-08 के दौरान 717 मी.टन के मासिक औसत की तुलना में अप्रैल से दिसंबर, 2008 के दौरान 449 मी.टन रहा ।

67. **क्रैंकशाफ्ट** का मासिक उत्पादन 2007-08 के दौरान 2876 मी. टन के मासिक उत्पादन की तुलना में अप्रैल से दिसंबर, 2008 के दौरान 2734 मी.टन था । यह तालिका 9 में दी गई सूचना से स्पष्ट होता है ।

### तालिका 9

#### **उत्पादन**

उत्पादों के नाम	2006-07		2007-08		अप्रैल से दिसंबर, 08	
	वास्तविक	मासिक औसत	वास्तविक	मासिक औसत	वास्तविक	मासिक औसत
मध्यम एवं भारी वाणिज्यिक वाहनों के फ्रंट एक्सल बीम	41062	3422	42971	3581	19498	2166
मध्यम एवं भारी वाणिज्यिक वाहनों के स्टियरिंग नकल्स	10511	876	8602	717	4044	449
मध्यम एवं भारी वाणिज्यिक वाहनों के क्रैंकशाफ्ट	27875	2323	34512	2876	24610	2734

68. **क्षमता उपयोग :** उक्त उत्पादों की उत्पादन लाइनों का उपयोग उक्त उत्पादों को छोड़कर अन्य उत्पादों के विनिर्माण में भी किया जा सकता है । अतः उत्पाद विनिर्माण क्षमता में संख्या, जो उत्पादन लाइन के उपयोग की समयावधि के साथ भिन्न हो सकती है, के स्थान पर क्षमता उपयोग के सूचक के रूप में परिकल्पित घंटों पर विचार किया गया है । तदनुसार क्षमता उपयोग का ब्यौरा निम्नानुसार है :-



## तालिका-10

		लाइन-1		लाइन-2		लाइन-3		लाइन-4		लाइन-5		लाइन-6	
	उपलब्ध घंटे	प्रयुक्त घंटे	क्षमता उपयोग	प्रयुक्त घंटे	क्षमता उपयोग	प्रयुक्त घंटे	क्षमता उपयोग	प्रयुक्त घंटे	क्षमता उपयोग	प्रयुक्त घंटे	क्षमता उपयोग	प्रयुक्त घंटे	क्षमता उपयोग
जन.- मार्च-08	2,18 4	1,899	87%	1,693	78%	1,957	90%	1,702	78%	1,922	88%	1,727	79%
अप्रैल- जून-08	2,18 4	1,985	91%	1,910	87%	1,176	54%	1,622	74%	1,825	84%	1,663	76%
जुलाई- सितं-08	2,20 8	1,307	59%	1,541	70%	1,765	80%	1,679	76%	1,757	80%	1,617	73%
अक्टू.- दिसं-08	2,20 8	704	32%	1,001	45%	671	30%	459	21%	1,146	52%	668	30%

उपर्युक्त से यह स्पष्ट है कि क्षमता उपयोग में गिरावट आई है ।

69. **रोजगार :** आवेदक एक बहु उत्पाद कंपनी है, जिसका घरेलू और निर्यात बाजार व्यापक है, अतः रोजगार और मजदूरी प्रभावित नहीं हुई है । घरेलू उद्योग के कर्मचारियों की संख्या, जो वर्ष 2006-07 में 1887 थी, वर्ष 2007-08 में बढ़कर 1923 हो गई और 2008-09 के दौरान वही रही ।

70. **उत्पादकता :** उत्पादन में गिरावट का रुख देखा गया परन्तु कर्मचारियों की संख्या स्थिर बनी रही । उत्पादन आंकड़ों के अनुरूप उत्पादकता में भी गिरावट की प्रवृत्ति देखी गई ।

71. **नियोजित पूंजी से आय :** उक्त उत्पादों के संदर्भ में घरेलू उद्योग की नियोजित पूंजी से आय में भी अत्यधिक कमी आई, जो निम्नलिखित तालिका 11 से स्पष्ट है :-

## तालिका 11

नियोजित पूंजी से आय (%)

उत्पाद का नाम	2006-07	2007-08	अप्रैल. से सितं. 08	अक्टू. से दिसं. 08
फ्रंट एक्सल बीम	17.61	26.28	10.66	-10.49
स्टियरिंग नकल्स	14.67	22.73	8.98	-6.70
क्रैकशाफ्ट	16.12	19.97	22.82	1.12

**कारणात्मक संबंध:**

72. **मध्यम और भारी वाणिज्यिक वाहनों के फ्रंट एक्सल बीम :** इस उत्पाद पर पाटनरोधी शुल्क दिनांक 24 अप्रैल, 2009 की अधिसूचना सं. 14/19/2008-डीजीएडी के प्रारंभिक जांच परिणाम के आधार पर दिनांक 15 जून, 2009 की अधिसूचना सं. 65/2009-सी.शु. द्वारा लगाया गया था। इसका प्रथम दृष्टया अर्थ यह है कि क्षति के कुछ भाग का कारण पाटन था जिसके लिए आवश्यक निवारण कर दिया गया है। इसके अलावा आवेदकों ने क्षति को पृथक करने के लिए कोई सूचना उपलब्ध नहीं कराई है, जिसका संबंध पाटन से नहीं अपितु केवल वर्धित आयातों से है।

73. **मध्यम एवं भारी वाणिज्यिक वाहनों के स्टीयरिंग नकल्स :** इस उत्पाद पर पाटनरोधी शुल्क दिनांक 24 अप्रैल, 2009 की अधिसूचना सं. 14/19/2008-डीजीएडी के प्रारंभिक जांच परिणाम के आधार पर दिनांक 15 जून, 2009 की अधिसूचना सं. 65/2009-सी.शु. द्वारा लगाया गया था। इसका प्रथम दृष्टया अर्थ यह है कि क्षति के कुछ भाग का कारण पाटन था जिसके लिए आवश्यक निवारण कर दिया गया है। इसके अलावा आवेदकों ने क्षति को पृथक करने के लिए कोई सूचना उपलब्ध नहीं कराई है, जिसका संबंध पाटन से नहीं अपितु केवल वर्धित आयातों से है।

74. **क्रैंकशाफ्ट :** यह देखा गया है कि अप्रैल से दिसंबर, 2008 के दौरान औसत मासिक बिक्री में 368 मी.टन/माह की कमी आई है, परंतु आयातों में 119 मी.टन/माह की बढ़ोत्तरी हुई है। इसका तात्पर्य यह है कि इस अवधि के दौरान बाजार सिकुड़ गया है। अतः क्षति का आंशिक कारण इस अवधि के दौरान आटोमोबाइल क्षेत्र में आई मंदी के कारण मांग में आई गिरावट है। घरेलू उद्योग इस बात के समर्थन में कोई प्रमाण प्रस्तुत नहीं कर सका कि यद्यपि क्षति का आंशिक कारण मांग में आई गिरावट है, परंतु वर्धित आयात "पर्याप्त कारण" है। इसके अलावा, आवेदन में अथवा परवर्ती लिखित अनुरोधों में मांग में कमी के कारण हुई क्षति तथा वर्धित आयातों के कारण हुई क्षति के पृथक्करण के संबंध में कोई सूचना उपलब्ध नहीं थी।

**निष्कर्ष एवं संस्तुति**

75. उपर्युक्त के आधार पर यह निष्कर्ष निकाला जाता है कि क्रैंकशाफ्ट के मामले में आयातों में हुई वृद्धि अस्थायी स्वरूप की थी। इसके अलावा, विचाराधीन उत्पाद के वर्धित आयात और घरेलू उद्योग के बाजार विघटन के बीच कारणात्मक संबंध का पर्याप्त साक्ष्य नहीं है।

76. अतः अनुसार चीन जनवादी गणराज्य से मध्यम तथा भारी वाणिज्यिक वाहनों के फ्रंट एक्सल बीम, मध्यम तथा भारी वाणिज्यिक वाहनों के स्टीयरिंग नकल्स तथा मध्यम तथा भारी वाणिज्यिक वाहनों के क्रैंकशाफ्ट के आयातों पर कोई रक्षोपाय शुल्क संस्तुत नहीं किया जाता।

[फा. सं.-डी-22011/21/2009]

प्रवीण महाजन, महानिदेशक

**DIRECTOR GENERAL (SAFEGUARDS)****NOTIFICATION**

New Delhi, the 23rd September, 2009

**Subject:- Safeguard investigation concerning imports of Front Axle Beam, Steering Knuckle & Crankshaft of medium and heavy commercial vehicles into India from People's Republic of China – Final findings**

**G.S.R. 693(E).**— having regard to the Customs Tariff Act, 1975 and the Customs Tariff (Transitional Product Specific Safeguard Duty) Rules, 2002 thereof;

**A. PROCEDURE**

1. An application was filed before me Under Rules 5 of the Custom Tariff (Transitional Product Specific Safeguard Duty) Rules, 2002 by M/s. Bharat Forge Ltd, Mundhawa, Pune – 411 036 for imposition of safeguard duties on increased imports of front axle beam, steering knuckles (also known as axle arm or stub axle) and crankshaft whether forged or machined, originating in or exported from China to protect the domestic producers of front axle beam, steering knuckles and crankshaft whether forged or machined against market disruption caused or threatening to be caused by the increased imports from People's Republic of China. Having satisfied that the requirements of Rule 5 were met, the Notice of Initiation of Safeguard investigation concerning imports of Front Axle Beam, Steering Knuckle & Crankshaft of medium and heavy commercial vehicles (here in after called the "said products") into India was issued on 02<sup>nd</sup> April, 2009 and was published in the Gazette of India Extraordinary on the same day. A copy of the Notice was also sent to all known interested parties as under:
2. A copy of the notice was sent to the government of People's Republic of China through their embassy in New Delhi. A copy of initiation notice was also sent to all known interested parties listed below:

**Domestic Producers**

- a. M/s. Bharat Forge Ltd. Mundhawa, Pune – 411 036

**Exporters**

- a. Hubei Tri-Ring Forging Co.  
34, Chengguanzhenhou Road,  
Gucheng County, Hubei Province, China.

- b. Hubei Tri-Ring Forging Co.  
No. 8 Zhuyang Road,  
Gucheng County,  
Xiangfan, Hubei Province,  
China.
- c. Tianrun Crankshaft Co. Ltd.  
No. 5 Hengshan Road,  
Wandeng City,  
Shangdong Province,  
P. R. China.
- d. Hubei Tri-Ring Motor Steering  
175, Young An Avenue,  
Xianning,  
Hubei,  
China.

### Importers

- a. Ashok Leyland Ltd.  
19, Rajaji Salai,  
Chennai-600001.
- b. Tata Motors,  
Bombay House,  
24, Hemi Mody Street,  
Mumbai-400001
- c. Asia Motor Works Ltd.  
C 25, Laxmi Towers,  
A 602, 6<sup>th</sup> Floor,  
Bandra Kurla Complex,  
Bandra (E),  
Mumbai-400051.
- d. Society of Automobile Manufacturers  
Core 4-B, 5<sup>th</sup> Floor, India Habitat Centre  
Lodhi Road,  
New Delhi-110003.

3. Questionnaires were also sent, on the same day, to all known domestic producers and importers and exporters asking them to submit their response within 30 days.

4. All requests for consideration of interested parties and extension of the time period were considered and these requests were accepted considering the expediency of investigation.
5. The applicant had requested for provisional safeguard duty and provided evidences of critical circumstances in case of Crankshaft and thus preliminary findings were considered in the case of Crankshaft. The need to impose immediate safeguard measures was examined as per the Rule 9 of Customs Tariff (Transitional Product Specific Safeguard Duty) Rules, 2002 issued vide Notification No. 34/2002-NT-Customs dated 11.06.2002 which prescribes that the Director General shall proceed expeditiously with the conduct of the investigation and in critical circumstances, he may record a preliminary finding regarding serious injury or threat of serious injury. On the basis of the above, preliminary finding was issued on 8<sup>th</sup> April 2009 recommending safeguard duty at the rate of 20% ad valorem on Crankshaft of medium and heavy commercial vehicles when imported from Peoples Republic of China. However, no provisional safeguard duty was imposed.
6. A public hearing was held on 4<sup>th</sup> August 2009, notice for which was sent on 20<sup>th</sup> July, 2009. All interested parties who participated in the public hearing were requested to file a written submission of the views presented orally in terms of sub rule (6) of rule 6 of the Custom Tariff (Transitional Product Specific Safeguard Duty) Rules, 2002. Copy of written submission filed by one interested party was made available to all the other interested parties. Interested parties were also given an opportunity to file rejoinder, if any, to the written submissions of other interested parties. All the views expressed by the interested parties either in the written submissions or in the rejoinders were examined and have been taken into account in making appropriate determination.
7. The information presented by domestic producers with regard to their production, sales, costs and prices, profits, and other injury parameters were verified by on-site visits to the plants of the domestic producers to the extent considered necessary. The non confidential version of verification report is kept in the public file.

#### **Views of domestic producers in India**

8. The domestic producers represented by M/s Bharat Forge Ltd., Mundhawa, Pune – 411 036 have made following submissions.
9. The products under consideration are as listed below;

Front Axle Beam of medium and heavy commercial vehicles	73269099, 73261910, 73261990, 87085000, 87089900
Steering Knuckles of medium and	73269099, 73261910, 73261990,

heavy commercial vehicles	87085000, 87089900
Crankshaft of medium and heavy commercial vehicles	73269099, 73261910, 73261990, 84831099, 84831091, 84831092

10. Imports have increased from People's Republic of China over the years as shown below;

Name of Products	Total Imports (MT) during			Average per month Imports (MT) during		
	2006-07	2007-08	Apr. to Dec.08	2006-07	2007-08	Apr. to Dec. 08
Front Axle Beam of medium and heavy commercial vehicles	0	222	2002	0	19	429
Steering Knuckles of medium and heavy commercial vehicles	0	462	762	0	39	178
Crankshaft of medium and heavy commercial vehicles	0	0	447	0	0	119

11. Imports from People's Republic of China have increased in relation to Indian production in absolute terms as well as in relative terms;
12. While market share of China has increased, that of the domestic industry has declined; Sales of the domestic industry have declined significantly. Even though domestic consumption has declined in the current year, the decline in the sale is far disproportionate to the decline in consumption, as is evident from the decline in the market share of the domestic industry and Indian Producers as a whole.
13. Whereas the market share of the Indian Producers as a whole has declined, that of imports from China has increased.
14. Sales of the domestic industry have declined in absolute terms and growth in domestic demand is being captured by Chinese imports.

15. The production lines of the said products can be used to manufacture products other than the said products. Therefore, instead of taking the product specific manufacturing capacity Hours of use of the production line may be considered as an indicator of capacity utilization. The capacity utilization calculated this way has registered sharp decline.
16. Decline in sales volumes and consequently production & capacity utilization led to substantial decline in profits, return on investment and cash flow. Even if the applicant has been able to get price changes necessitated as a result of changes in the input costs, the volumes lost have led to substantial reduction in profits of the domestic industry.
17. The applicant has suffered threat of market disruption and market disruption. The threat of market disruption and market disruption are visible during the quarter October-December 2008. Increased imports are the main factors that affect the domestic producers. In order to cover the injury on the ground of dumping or subsidized prices an application has been filed before the Designated Authority of Anti dumping and allied duties for Front axle beam, Steering knuckles and crankshaft. However as apparent from the initiation notification dated 8<sup>th</sup> December 2008 the Designated Authority found only Front Axle beam and steering knuckles fit for investigation. The applicants seek remedy on account of injury, which is attributable to factors other than dumping and subsidy. In other words, the remedy sought is for the injury that is attributable to increased imports. In case of crankshaft no antidumping investigation is being carried out and thus the injury is on account of increased imports only.
18. The market disruption and threat of market disruption is established by significant increase in import in relation to production/consumption in India, which aggravated in Oct.-Dec.08. Even though demand for the products under consideration has declined as a result of global slowdown in the automobile sector, imports from China have increased. This has resulted in steep decline in the demand for domestic industry product leading to significant decline in sales volumes and consequently production and capacity utilization. The domestic industry is faced with significant idling of production capacity as a result of increased imports.
19. There is direct causal link between increased imports and market disruption, and increased imports leading to market disruption are on account of unforeseen circumstances.

20. They have submitted import data, data relating to economic parameters, cost data duly certified by cost accountant to justify their claims and requested for imposition of Safeguard Duty on imports from China.

**VIEWS OF THE GOVERNMENT OF CHINA AND THE CHINA CHAMBER OF COMMERCE FOR IMPORT AND EXPORT OF MACHINERY AND ELECTRONICS PRODUCT**

21. The Government of China and China Chamber of Commerce for Import and Export of Machinery and Electronics product have made the following submission;
22. The Chinese imports of FAB, SK & CRK to India have not increased rapidly. The data selected by the applicant and the analysis done has no comparison basis. The absolute quantity of the Chinese imports is very small.
23. The Chinese imports have shown decline from Oct.2008 and the trend is declining.
24. The Chinese automobile parts have a broad domestic market and need no further development of the market abroad. The increase in Chinese imports is not sustainable as the import is only by M/s Ashok Leyland. It is apparent from the fact that Chinese enterprises have either slowed down, or, stopped export to India.
25. There is no market disruption as the applicant has a good profitability and they are investing in new projects.
26. The increased import is not the cause of injury, if any, as the downturn of the global automobile market is an important cause for the drop in the business performance of the applicant. Further, the Indian automobile market has seen steep fall in performance which has affected the performance of the applicant too.
27. Devaluation of Indian Currency is also the reason of losses suffered by the applicants.
28. Increase in raw material prices has also affected the performance of the applicants.
29. Imposition of Safeguards measure is not in favor of the interest of Indian auto manufacturers, who are reeling under serious depression on account of shrinking of demand. The Bharat Forge Ltd. has abused its dominant market position and by taking advantage of that the applicants maintain high price and obtain huge profit.



30. The Chinese manufacturers have adopted certain techniques and technologies which have resulted in prolonged service at reduced cost. The imposition of Safeguard Duty will deprive the Indian auto manufacturers of the cost advantage.
31. The safeguard measure is not in favour of the bilateral Industrial Complementation between China and India.
32. The applicant being a large scale enterprise having a certain reputation in India Asia Pacific, and even in global extent there is not only trade competition but also investment and other forms of co-operation between the applicant and the Chinese enterprises. CCME is of the opinion that there is a bright prospect and broad space in the field of co-operation in trade between the Indian and Chinese automobile and its parts industry. Therefore, CCME hopes that the Indian side will, taking an overall stand of China and Indian economic and trade cooperation, strengthen the foundation of cooperation of both sides.

#### **VIEWS OF THE EXPORTERS OF CHINA:-**

33. The exporters of China including Tianrun Crankshaft Co. Ltd, Hubei Tri-Ring Auto Axle Co Ltd, Hubei Tri-Ring Forging Co Ltd have made following submissions.
34. There are no unforeseen developments.
35. Safeguard measure may be adopted only if increase in imports is a result of *obligations undertaken under WTO including tariff concessions* as per Art. XIX:1(a) of GATT. India has not made any commitments under the WTO for the HSN 7326.90 and 7326.19 and hence, the conditions have not been met.
36. There were no imports of crankshaft prior to April 08 and after Dec. 08. During the nine month period from Apr to Dec. 08, the petitioner claims that 447 MT of crankshaft were imported.
37. There is no causal Link.
38. It is an accepted position of the domestic industry that their business has been severely hit due to global recession and resulting effect on automobile sector and the injury, if any, is on account of demand contraction.
39. In October – December 2008, Domestic M&HCV production plunged by 62% on a YoY basis while the overall passenger & Commercial vehicle production dropped by 20% . Similar sharp declines were witnessed in the US & European Automotive industry.

40. A look at the financial condition of the domestic industry would reveal that it has seen decline in production, revenue etc even in the last quarter of FY 09 when there were no imports from China. Thus, there is no relation between imports and decline in profits.
41. The Director General of Anti-Dumping and Allied Duties (DGAD) is already investigating into the allegation of dumping of aforesaid products vide its initiation notice No.14/19/2008-DGAD dated December 8, 2008. In the light of paragraph 1 of Annexure to the Custom Tariff (Transitional Product Specific Safeguard Duty) Rules, 2002, we request the Director General to terminate investigation on the aforesaid two products as a concurrent anti-dumping investigation is on with regard to these two products.
42. It is obligatory on part of the DG to analyze and segregate the effect of recession and demand contraction before making a determination on causal link between increased imports and serious injury.
43. There is no ground for imposition of safeguard duty.

**VIEWS OF THE END USERS AND IMPORTERS:**

44. Various end users and importers including Tata Motors Ltd., Ashok Leyland Ltd. and Society of Indian automobile Manufacturers have submitted the following points.
45. There is no unforeseen development.
46. Safeguard measure may be adopted only if increase in imports is a result of *obligations undertaken under WTO including tariff concessions* as per Art. XIX:1(a) of GATT. India has not made any commitments under the WTO for the HSN 7326.90 and 7326.19 and hence, investigation concerning these goods must be terminated.
47. There were no imports of crankshaft prior to April 08 and after Dec. 08. During the nine month period from Apr to Dec. 08, the petitioner claims that 447 MT of crankshaft were imported. However, it is submitted through the questionnaire response for Ashok Leyland that the actual import figures are at a meager 330 MT only. In the light of the decision of WTO Panel a finding of increase imports just on the basis of 9 month period would be conjecture, more so since there are absolutely no imports of subject goods after Dec. 08.

48. There is no causal Link. The figures show, assuming Petitioner's data to be correct, that monthly average import of 37.5 MT is resulting into a fall of 368 MT in sales per month. This is absurd and incomprehensible. This sufficiently proves that there are other dominant reasons for the alleged market disruption
49. It is an accepted position of the domestic industry that their business has been severely hit due to global recession and resulting effect on automobile sector. The injury, if any, is on account of demand contraction.
50. In October – December 2008, Domestic M&HCV production plunged by 62% on a YoY basis while the overall passenger & Commercial vehicle production dropped by 20%. Similar sharp declines were witnessed in the US & European Automotive industry.
51. A look at the financial position of the domestic industry would reveal that it has seen decline in production, revenue etc even in the last quarter of FY 09 when there were no imports from China. Thus, there is no relation between imports and decline in profits.
52. The Director General of Anti-Dumping and Allied Duties (DGAD) is already investigating into the allegation of dumping of aforesaid products vide its initiation notice No.14/19/2008-DGAD dated December 8, 2008. In the light of paragraph 1 of Annexure to the Custom Tariff (Transitional Product Specific Safeguard Duty) Rules, 2002, we request the Director General to terminate investigation on the aforesaid two products as a concurrent anti-dumping investigation is on in respect of these two products.
53. Attention has been drawn to relevant portion from Panel and Appellate Body Reports on recession (tequila effect) and demand contraction. In brief, these Reports obligate the DG to analyze and segregate the effect of recession and demand contraction before making a determination on causal link between increased imports and serious injury.
54. In light of the above submissions, the investigation should be terminated.

#### Findings

55. **Domestic Industry:** The application has been filed by M/s Bharat Forge Ltd. The share of the applicant in production of the said products for the years 2006-07, 2007-08, 2008-09 (April to December 2008) are as follows (Table 1, 2 and 3):-

**Front Axle Beam of medium and heavy commercial vehicles:****Table 1**

Name of the Producers	2006-07	2007-08	Apr. to Dec. 08
Bharat Forge Ltd.	100%	100%	100%
Total Indian Production	100%	100%	100%
Share of applicant :	100%	100%	100%

**Table 2****Share of Applicant : Steering Knuckles of medium and heavy commercial vehicles**

Name of the Producers	2006-07	2007-08	2008-2009 (Apr - Dec 08)
Bharat Forge Ltd.	71.21%	67.51%	73.46%
Mahendra Forging Ltd.	28.45%	23.15%	17.80%
Amtek Auto Ltd.	0.00%	8.94%	8.28%
Harig Crankshaft	0.34%	0.39%	0.45%
Total Indian Production	100%	100%	100%
Share of applicant :	71.21%	67.51%	73.46%

**Share of Applicant: Crankshaft of medium and heavy commercial vehicles****Table 3**

Name of the Producers	2006-07	2007-08	2008-2009 (Apr - Dec 08)
Bharat Forge Ltd.	98.81%	95.76%	96.66%
Shardlow India Ltd.	1.19%	4.24%	3.33%
Total Indian Production	100%	100%	100%
Share of applicant :	98.81%	95.76%	96.66%

56. From the tables above it is apparent that the share of the applicant has been major and thus they constitute domestic industry in terms of clause (b) of sub-section (6) of the section 8B of the Customs Tariff Act, 1975.

57. **Product Involved :** The applicant has alleged that increased imports of the said products from People's Republic of China into India have caused and threatened to cause market disruption. The product is classified under Customs Tariff Act, 1975 as per the Table 4:

**Table 4**

Front Axle Beam of medium and heavy commercial vehicles	73269099, 73261910, 73261990, 87085000, 87089900
Steering Knuckles of medium and heavy commercial vehicles	73269099, 73261910, 73261990, 87085000, 87089900
Crankshaft of medium and heavy commercial vehicles	73269099, 73261910, 73261990, 84831099, 84831091, 84831092

**Period of Investigation:**

58. **The Law:** The Customs Tariff Act, 1975, the Custom Tariff (Transitional Product Specific Safeguard Duty) Rules, 2002, the Agreement on Safeguard or the relevant Article XIX of GATT does not specifically define what the Period of Investigation should be. However, the issue of period of investigation has been dealt extensively in the panel's report on Argentina Footwear as well as Appellate Body Report on Argentina Footwear, which are being produced below;

***"Argentina—safeguard measures on imports of Footwear; Report of the Panel***

8.216 *Regarding the investigation's almost exclusive reliance on end-point-to-end-point comparisons in its analysis of the changes in the situation of the industry, we have the same concerns as were noted above with regard to the "increased imports" analysis. Here we note in particular that if intervening trends are not systematically considered and factored into the analysis, the competent authorities are not fulfilling Article 4.2(a)'s requirement to analyse "all relevant factors", and in addition, the situation of the domestic industry is not ascertained in full. For example, the situation of an industry whose production drops drastically in one year, but then recovers steadily thereafter, although to a level still somewhat below the starting level, arguably would be quite different from the situation of an industry whose production drops continuously over an extended period. An end-point-to-end-point analysis might be quite similar in the two cases, whereas consideration of the year-to-year changes and trends might lead to entirely opposite conclusions.*

8.217 *We believe that consideration of changes over the course of the investigation period in the various injury factors is indispensable for determining whether an industry is seriously injured or imminently threatened with serious*

*injury. An end-point-to-end-point comparison, without consideration of intervening trends, is very unlikely to provide a full evaluation of all relevant factors as required*

### **Appellate Body Report**

*Note 130:*

*The Panel, in footnote 530 to para. 8.166 of the Panel Report, recognizes that the present tense is being used, which it states "would seem to indicate that, whatever the starting-point of an investigation period, it has to end no later than the very recent past." (emphasis added) Here, we disagree with the Panel. We believe that the relevant investigation period should not only end in the very recent past, the investigation period should be the recent past.*

59. From the above it is apparent that neither the Agreement on Safeguard nor the relevant provisions of WTO provide specific guidelines on the period of investigation. The Appellate Body Report has given its finding in unequivocal terms that the relevant investigation period should not only end in the very recent past; the investigation period should be the recent past. Therefore, the period after filing of the application cannot be ignored for the purpose of determination of increased imports, market disruption and causal link between the two.
60. **Increased imports:** The applicants have provided data up to December in the application relating to imports of the said products from People's Republic of China into India. The import related information is as mentioned below in the tables. The other interested parties have contended that there was no import of Crankshaft of medium and heavy commercial vehicles after January, 2009 till July 2009. The domestic industry could not provide any evidence that there was any import of crank shaft since January, 2009. Accordingly, it is noted that there was import of crankshaft during April-December 2008. There was no import earlier, or, later. Therefore, the import of crankshaft was temporary in nature. Regarding Front Axle Beam of medium and heavy commercial vehicles, and Steering Knuckles of medium and heavy commercial vehicles, there is increase in imports till December, 2008.

**Table 5**

Name of Products	Total Imports (MT) during			Average per month Imports (MT) during		
	2006-07	2007-08	Apr. to Dec.08	2006-07	2007-08	Apr. to Dec. 08
Front Axle Beam of medium	0	222	2002	0	18	429

and heavy commercial vehicles						
Steering Knuckles of medium and heavy commercial vehicles	0	462	762	0	39	178
Crankshaft of medium and heavy commercial vehicles	0	0	447	0	0	119

**Table 6**

Name of Products	Share of Imports (%) during		
	2006-07	2007-08	Apr. to Dec .08
Front Axle Beam of medium and heavy commercial vehicles	0	1.29	27%
Steering Knuckles of medium and heavy commercial vehicles	0	6.14	24%
Crankshaft of medium and heavy commercial vehicles	0	0	5%

**Market Disruption :**

61. **Sales:** The average monthly sales volume of the domestic industries reduced to 5583 MT in April to December, 2008 compared to 17292 MT in the year 2007-08 in case of Front Axle Beam of medium and heavy commercial vehicles. The fall in sales during the period has been 67.7%.
62. In case of Steering Knuckles of medium and heavy commercial vehicles the sales volume of the domestic industries has reduced to 920 MT in April to December, 2008 compared to 3005 MT in the year 2007-08. The fall in average monthly sales in this case has been 59.2%.
63. In case of Crankshaft of medium and heavy commercial vehicles the sales volume of the domestic industries has reduced to 916 MT in Apr. to December, 2008 compared to 15404 MT in the year 2007-08. The fall in average monthly sales in this case has been 28.66%.

**Table 7****SALES VOLUME (MT)**

Name of the Product	2006-07		2007-08		Apr. to Dec. 08	
	Actual	Monthly Average	Actual	Monthly Average	Actual	Monthly Average
Front Axle Beam of medium and heavy commercial vehicles	16572	1381	17292	1441	5583	621
Steering Knuckles of medium and heavy commercial vehicles	3112	259	3005	250	920	102
Crankshaft of medium and heavy commercial vehicles	17285	1440	15404	1284	8242	916

64. **Market Share:** Market share of the domestic industry has seen fall as mentioned in the table below

**Table 8**

Name of Products	Market Share of Domestic Industry (%)		
	2006-07	2007-08	Apr. to Dec .08
Front Axle Beam of medium and heavy commercial vehicles	100	98.73	73.60
Steering Knuckles of medium and heavy commercial vehicles	43.78	39.90	29.27
Crankshaft of medium and heavy commercial vehicles	98.09	90.97	86.39

65. **Production:** The production of domestic industries has also gone down significantly. The monthly production for Front Axle Beam during April to December 2008 has been 2166 MT compared to monthly average of 3581 MT during 2007-08.
66. The monthly average production for Steering Knuckles during April to December 2008 has been 449 MT compared to monthly average of 717 MT during 2007-08.



67. The monthly average production for Crankshaft during April to December 2008 has been 2734 MT compared to monthly average of 2876 MT during 2007-08. These are evident from Table 9 below.

**Table 9****Production**

Name of the Product	2006-07		2007-08		Apr. to Dec. 08	
	Actual	Monthly Average	Actual	Monthly Average	Actual	Monthly Average
Front Axle Beam of medium and heavy commercial vehicles	41062	3422	42971	3581	19498	2166
Steering Knuckles of medium and heavy commercial vehicles	10511	876	8602	717	4044	449
Crankshaft of medium and heavy commercial vehicles	27875	2323	34512	2876	24610	2734

68. **Capacity utilization:** The production lines of the said products can be used to manufacture products other than the said products. Therefore, instead of taking the product manufacturing capacity as number, which can vary with the time period of utilization of the production line, the calculated hours have been considered as an indicator of capacity utilization. Accordingly, the capacity utilization has been as follows:

**Table-10**

	Available Hrs	Line-1		Line-2		Line-3		Line-4		Line-5		Line-6	
		Usag e Hours	Capa city Utilis ation	Usag e Hours	Capa city Utilis ation	Usag e Hours	Capa city Utilis ation	Usag e Hours	Capa city Utilis ation	Usag e Hours	Capa city Utilis ation	Usag e Hours	Capa city Utilis ation
Jan-March-08	2,184	1,899	87%	1,693	78%	1,957	90%	1,702	78%	1,922	88%	1,727	79%
April-June-08	2,184	1,985	91%	1,910	87%	1,176	54%	1,622	74%	1,825	84%	1,663	76%
July-Sept-08	2,208	1,307	59%	1,541	70%	1,765	80%	1,679	76%	1,757	80%	1,617	73%
Oct-Dec-08	2,208	704	32%	1,001	45%	671	30%	459	21%	1,146	52%	668	30%

From the above it is apparent that capacity utilization has declined.

69. **Employment:** The applicant is a multiproduct company, having significant domestic and export market, employment and wages have not got affected. The number of employees of the Domestic Industry was 1887 in 2006-07, which increased to 1923 in 2007-08 and remained same in 2008-09 too.
70. **Productivity:** The production has seen downward trend but the number of employees remained stagnant. The productivity has seen downward trend in tandem with the production figures.
71. **Return on capital employed:** The return on capital employed of domestic industries for the said products has also gone down significantly, which is evident from Table 11 below:

**Table 11**

RETURN ON CAPITAL EMPLOYED (%)

Name of the Product	2006-07	2007-08	Apr. to Sept. 08	Oct. to Dec. 08
Front Axle Beam	17.61	26.28	10.66	-10.49
Steering Knuckles	14.67	22.73	8.98	-6.70
Crankshaft	16.12	19.97	22.82	1.12

**Causal Link:**

72. **Front Axle Beam of medium and heavy commercial vehicles:** Antidumping duty on this product was imposed vide Notification No. 65/2009-Customs dated 15<sup>th</sup> June, 2009 based on preliminary findings vide notification No. 14/19/2008-DGAD dated the 24th April, 2009. It prima-facie implies that certain parts of injury was attributed to dumping, for which necessary remedy has been provided. Further, the applicants have not provided any information to segregate the injury which cannot be attributed to dumping but to increased imports only.
73. **Steering Knuckles for Medium or heavy commercial vehicle:** Antidumping duty on this product was imposed vide Notification No. 65/2009-Customs dated 15<sup>th</sup> June, 2009 based on preliminary findings vide notification No. 14/19/2008-DGAD dated the 24th April, 2009. It prima-facie implies that certain parts of injury were attributed to dumping, for which necessary remedy has been provided. Further, the applicants have not provided any information to segregate the injury which cannot be attributed to dumping but to increased imports only.

74. **Crankshaft:** It is observed that the average monthly sales during April-December, 2008 have gone down by 368 MT/Month but the imports have increased by 119MT/Month. This means the market has shrunk during the same period. Therefore, the injury is partly attributable to decline in demand on account of slow down of the Automobile sector during the same period. The domestic industry could not produce evidence in support of the contention that even though the injury is partly attributable to decline in demand, the increased import is the 'substantial cause'. Further, no information to segregate the injury attributable to loss in demand and injury on account of increased imports was available in either the application or in the subsequent written submissions.

**Conclusion and Recommendation:**

75. Based on the above, it is concluded that the increase in imports in the case of Crankshaft has been temporary in nature. Further, there is no sufficient evidence of causal link between the increased import of products under consideration and the market disruption of the domestic industry.
76. Accordingly, no safeguard duty on imports of Front Axle Beam of medium and heavy commercial vehicles, Steering Knuckles for Medium or heavy commercial vehicle and Crankshaft of Medium and Heavy commercial vehicles from People's Republic of China are recommended.

[F. No. D-22011/21/2009]

PRAVEEN MAHAJAN, Director General